Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI

WARSZAWA | № 8 | d. 22 lipca 1926 r.

14.

„Studja przedwstępne kolei wąskotorowej użytku publicznego Równe — Korzec.

Minister Kolei pismem z dnia 28 maja 1926 r. № V—3751/16b/26 przedłużył na mocy art. 6 Ustawy z dn. 14 października 1921 r. o udzieleniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. № 88 poz. 646) termin ważności zezwolenia z dnia 18 listopada 1925 r. № V—10365/16b/25, upoważniającego Inżyniera Czesława Krzywickiego, zamieszkałego w Warszawie przy ulicy Przemysłowej № 5 m. 63 i działającego z ramienia p. Sergjusza Olgierdowicza-Łukomskiego, do zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych studjów kolei wąskotorowej użytku prywatnego Równe—Korzec na dalsze 6 miesięcy t. j. do dnia 18 listopada 1926 roku".

15.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei z dnia 14 lipca 1926 r. № V. 5266/26 w sprawie ujednostajnienia zasadniczych sygnałów na kolejach Polskich i zmian w przepisach sygnalizacji.

Do Wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych.

W celu stopniowego wprowadzenia ujednostajnionych „Przepisów Sygcalizacji na Kolejach Polskich" zatwierdzonych w dniu 28|XI 1924 roku i na mocy artykułu 4 Ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. № 57 1924 r.) zarządzam następujące zmiany w stosowaniu kolorów na sygnałach i zmiany w przepisach sygnalizacji:

A. Celem ujednostajnienia sygnałów na semaforach, tarczach ostrzegawczych i tarczach drogowych ustala się znaczenie kolorów i świateł stosowanych na nich, niezależnie od znaczenia liczby i położenia ramion semaforów, położenia tarcz i kształtu tarcz, jak następuje:

a) na semaforach:

Gdy jest ciemno: 1) światło czerwone oznacza „stój".

2) Swiatło, względnie światła zielone oznaczają „wolna droga" przyczem na semaforach czynnych jako dwu i trzy ramienne, jedno światło zielone oznacza „wolna droga" w kierunku prostym.

3) Ukazanie się na semaforze światła białego zamiast czerwonego, względnie zielonego, wymaga zatrzymania się pociągu przed semaforem.

Uwaga: kolor słupa i ramion na semaforze nie jest sygnałem.

b) Na tarczach ostrzegawczych przed semaforem:

1) We dnie kolor żółty oznacza, że odnośny semafor wskazuje sygnał „stój".

Gdy jest ciemno: 2) Dwa żółte światła w linji wznoszącej się ukośnie naprawo oznaczają, żo odnośny semafor wskazuje sygnał „stój".

3) Jedno żółte światło, względnie białe światło lub brak świateł na tarczy ostrzegawczej winno być rozumiane, że odnośny semafor wskazuje sygnał „stój".

4) Dwa zielone światła w linji, wznoszącej się ukośnie na prawo, oznaczają że odnośny semafor wskazuje sygnał „wolna droga".

c) Na tarczach przetokowych:

1) We dnie: kolor niebieski, gdy zaś jest ciemno, światło niebieskie oznacza ograniczenie przetaczania (nie wolno przetaczać poza tarczę).

2) Gdy jest ciemno. Światło matowo-białe oznacza „przetaczanie dozwolone".

d) Na latarniach zwrotnicowych i na wykolejnicach:

1) We dnie i gdy jest ciemno stosuje się tylko mleczny kolor na czarnem tle.

Odnośna figura koloru mlecznego na czarnem tle względnie czarna figura na białem tle oznacza w jakiem położeniu jest nastawiona zwrotnica, względnie wykolejnica.

e) Na sygnałach drogowych:

Na tarczach i latarniach, używanych przez służbę drogową:

We dnie i gdy jest ciemno kolor, względnie światło czerwone, oznacza „stój".

Na tarczy stosowanej do sygnalizacji „zwolnić bieg" i mającej kształt okrągłej tarczy żółtej z czarnym pierścieniem i białą obwódką na środku ramienia, ustawionego w dół pod kątem 45^0 na prawo w kierunku jazdy, zwrócone do pociągu:

1) We dnie kolor żółty, gdy zaś jest ciemno dwa żółte światła w linji poziomej — oznaczają „zwolnić bieg" na określonej długości odcinka toru położonego poza tarczą.

2) Jedno żółte światło, względnie białe światło lub brak świateł, na takiej tarczy winno być rozumiane jako żądanie zmniejszenia prędkości.

Jeżeli potrzeba sygnalizowania żądania zmniejszenia prędkości pociągu zajdzie nagle, danie zaś sygnału za pomocą tarczy „zwolnić bieg" jest niemożliwe, należy pociąg zatrzymać i udzielić ustnie wskazówek maszyniście i prowadzącemu pociąg.

Uwaga 1.

Do sygnalizowania „zwolnić bieg" pociągu stosuje sie wyłącznie kolor żółty.

Uwaga 2.

W Dyrekcjach Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej tarcza, stosowana do sygnalizacji „zwolnić bieg“, ma kształt odmienny (okrągła tarcza bez ramienia, dwa światła żółte nie są tam umieszczone w linji poziomej, lecz ukośnie jak na tarczy ostrzegawczej).

Oprócz tego w Dyrekcjach Poznańskiej, Gdańskiej, i Katowickiej koniec odcinka, po którym należy przejeżdżać ze zmniejszoną prędkością, oznacza się okrągłą tarczą, na której, gdy jest ciemno, umieszcza się dwa ukośnie ustawione zielone światła.

B. Wprowadza się we wszystkich Dyrekcjach stosowanie następujących wskaźników.

1) Czworokątna tablica biała z czarnem obramowaniem, podzielona dwiema czarnemi przekątniami na cztery trójkąty równoramienne.

Wskaźnik ten ustawia się bezpośrednio przed tarczą ostrzegawczą, celem zwrócenia uwagi na sygnały i oznacza, że bezpośrednio za nim znajduje się tarcza ostrzegawcza.

2) Na latarni, umieszczonej na słupie, ustawionym z prawej strony toru wyjazdowego, lub grupy torów, patrząc w kierunku jazdy, numer tego toru, względnie oznaczenie grupy torów, gdy odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „wolna droga”

Wskaźnik ten, ustawiany w miarę potrzeby, oznacza, że odnośny semafor wyjazdowy wskazuje sygnał „wolna droga” dla wyjazdu z toru względnie z grupy torów wskazanej na latarni.

3) Czworokątna latarnia oszklona szkłem koloru mlecznego, podzielona czarnym krzyżem na cztery równe prostokąty.

Wskaźnik ten, ustawiany w miarę potrzeby, oznacza na stacji miejsca, do którego dojeżdżać mają pociągi zatrzymujące się na tej stacji.

4) Latarnia z białą literą „K”, z białą obwódką na czarnem tle.

Wskaźnik ten oznacza koniec odcinka toru po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością i stosuje się łącznie z tarczą żądającą zmniejszenia prędkości (patrz p. e.).

Wskaźnik ten nie stosuje się w Dyrekcjach Gdańskiej, Poznańskiej i Katowickiej.

C. Stosowane w niektórych Dyrekcjach w okresie przejściowym w charakterze „Tarcz ostrzegawczych” nieruchome tarcze przed semaforem (okrągła tarcza żółta z czarnym pierścieniem i białą obwódką, zwrócona do pociągu, a gdy jest ciemno, jedno żółte światło) wymagają zmniejszenia prędkości pociągów na zasadach, jakie obowiązywały dotychczas w tych Dyrekcjach odnośnie nieruchomych tarcz z innym kolorem dziennym i nocnym.

D. Kasuje się stosowanie sygnału „wolna droga,“ dawanego w niektórych Dyrekcjach przez służbę drogową we dnie tarcza białą, gdy zaś jest ciemno białem światłem ręcznej latarni.

E. W Dyrekcjach Warszawskiej, Wileńskiej i Radomskiej w związku z dokonanemi zmianami sygnalizacji wprowadza się zamiast „Tymczasowych przepisów o sygnalizacji na kolejach pierwszorzędnych”, zatwierdzonych w dniu 22|I 1919 roku — „Przepisy sygnalizacji na kolejach polskich“, zatwierdzone w dniu 28|XI 1924 r. z wyjątkami następującemi:

1. a) Sygnał drogowy № 11 „stój,“ dawany za pomocą czerwonej czworokątnej tarczy z białą obwódką, może być dawany również okrągłą tarczą czerwoną zgodnie z postanowieniami przejściowemi do Przepisów sygnalizacji str. 121 § 103 p. 2.

Sygnał ten w okresie przejściowym stosuje się bez tarczy ostrzegawczej i ustawia się przed miejscem uszkodzonem najmniej w odległości, potrzebnej

do zatrzymania pociągu przed przeszkodą. Sygnał ten winien być widzialny z pociągu na odległość najmniej 200 metr.

b) Latarnia dla oznaczenia początku i końca odcinka, po którym należy jechać ze zmniejszoną prędkością na szlakach jednotorowych, w okresie przejściowym nie stosuje się. Na szlakach zaś dwutorowych należy stosować tylko jedną latarnię z literą „K."

c) Latarnie na parowozach przetokowych (sygnał 17) winne dawać, gdy jest ciemno, światło białe jak to stosuje się obecnie.

d) Sygnału 18 i 19 nie wprowadza się do czasu osobnego rozporządzenia.

e) Sygnał 26 „odjazd" winnien być podawany dwoma długiemi tonami świstawką ustną.

f) Sygnał 24, 25 i 26 (zmieniony zgodnie z p. e), zezwala się stosować również i przy pociągach osobowych.

g) Ze wskaźników (p. dod. I do Przepisów Sygnalizacji str. 101-110) wprowadza się wskaźnik № 1 i 7 z literą „K", pozostałe zaś w miarę potrzeby.

2) Sygnały niezgodne z Przepisami Sygnalizacji na Kolejach Polskich unieważnia się z wyjątkiem wskazanych pod literą C i E1.

F. W Dyrekcjach kolejowych Krakowskiej, Lwowskiej i Stanisławowskiej, kasuje się wzgl. zmienia następujące sygnały wyszczególnione w „Przepisach Sygnałowych" według rozporządzenia b. austrjackiego c. k. Min. Kol. Żelaz. liczba 37712|10 z dn. 19 października 1915 r. (wydanie Kraków 1916 r).

1) Sygnał 15 „wolna droga" kasuje się.

2) Sygnał 16 (str. 35-36) i sygnał 24 (str. 53 i 54) kasuje się. Wzamian nich stosuje się sygnał „zwolnić bieg" wyszczególniony pod literą A punkt „e" niniejszego rozporządzenia, który to sygnał otrzymuje № 16.

W związku ze zmianą powyższą punkt 3 Art. 9 „Przepisów sygnałowych", obecnie obowiązujących w b. zaborze austryjackim (wydanie Kraków 1916 r. p. str. 40),otrzymuje brzmienie następujące: Uszkodzone miejsce na kolei oznacza się w ten sposób, że tak na kolei jednotorowej jak i na dwutorowej przy jednotorowym ruchu, stawia się w odległości najmniej 400 metrów przed i za uszkodzonem miejscem, po prawej stronie w obydwóch kierunkach jazdy pociągów, we dnie tarczę, gdy zaś jest ciemno, żółte światła, wyszczególnione na str. 58 „Przepisów sygnalizacji na Kolejach Polskich", jako sygnał „zwolnić bieg," przyczem, gdy jest ciemno, latarnie na tarczy sygnałowej wskazują w stronę miejsca uszkodzenia światła wsteczne matowo-białe.

Przy ruchu dwutorowym ustawia się po lewej stronie w kierunku jazdy najmniej 400 metrów przed miejscem uszkodzonem powyżej wskazaną tarczę „zwolnić bieg", a koniec odcinka toru, po którym należy jechać ze mniejszoną prędkością, oznacza się wskaźnikiem z literą „K" z „Przepisów sygnalizacji na Kolejach Polskich". Nadto początek odcinka, po którym należy jechać ze mniejszoną prędkością, oznacza się właściwym wskaźnikiem, t. j. latarnią, na której oznaczono dozwoloną prędkość jazdy w kilom. na godzinę.

3) Sygnał 19 zmienia się w sposób następujący:

a) we dnie, jak obecnie, tarczą w położeniu poziomem.

b) gdy jest ciemno, dwa zielone światła na tarczy w linji, wznoszącej się ukośne na prawo, zwrócone do pociągu.

Sygnały pod a) i b) oznaczają, że odnośny semafor wskazuje „wolna droga". Numer sygnału pozostaje 19.

Sygnał 20 zmienia się w sposób następujący:

c) we dnie czworokątna wzgl. okrągła żółta tarcza z czarnym pierścieniem i białą obwódką zwrócona do pociągu.

d) gdy jest ciemno jedno wzgl. dwa żółte światła w linji, wznoszącej się ukośnie na prawo, zwrócone do pociągu.

Sygnały pod c) i d) oznaczają, że odnośny semafor wskazuje sygnał „stój". Numer sygnału pozostaje 20.

4) Sygnały 21 i 22 gdy jest ciemno zmienia się w sposób naatępujący:

Wzamian światła białego stosuje się na semaforze światło zielone, wzgl. światła zielone, do oznaczenia „wolna droga".

5) Sygnał 25 do sygnalizowania gdy jest ciemno „wolno przetaczać" (światło białe) zmienia się w sposób następujący:

Wzamian światła białego stosuje się światło matowo białe.

6) Na latarniach zwrotnicowych unieważnia się kolor zielony. Wzamian niego stosuje się kolor mleczno biały.

7) Wskaźnik przed tarczą ostrzegawczą, wyszczególniony w art. 13 „Przepisów Sygnałowych" (Wydanie Kraków 1916) zmienia się w sposób następujący:

Wzamian znaku stosowanego obecnie stosuje się wskaźnik wyszczególniony pod lit. B. p. 1 niniejszego rozporządzenia.

G. Przepisy sygnalizacji, obowiązujące obecnie w Dyrekcjach Poznańskiej, Gdańskiej i Katowickiej pozostają bez zmian, jako niezawierające postanowień sprzecznych z podanemi wyżej zasadami.

H. Niniejsze rozporządzenie obowiązuje od dnia 15 sierpnia 1926 r. W okresie przekształcania sygnałów od 10 do 15 sierpnia 1926 r. rozporządzenie niniejsze obowiązuje od chwili dokonanego przekształcenia poszczególnych sygnałów.

Za Ministra Kolei
J. Eberhardt

ZAWIADOMIENIA.

W niżej podanych №№ „Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej" ogłoszone zostały następujące ustawy i rozporządzenia, dotyczące bezpośrednio lub pośrednio Ministerstwa Kolei:

№ Dz. Ust R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
50	21/V	302	Rozporządzenie Ministra Spraw Wojskowych z dn. 29-go kwietnia 1926 roku w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wewnętrznych, Zagranicznych, Sprawiedliwości, Skarbu, Kolei, Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Przemysłu i Handlu o zmianach i sprostowaniach rozporządzenia wykonawczego z dnia 21-go marca 1925 r. do ustawy o powszechnym obowiązku służby wojskowej z dnia 23 maja 1924 r.
55	4/VI	326	Rozporządzenie Ministra Kolei wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych

№ Dz. Ust. R. P.	1926 r. data	Pozycja	Treść rozporządzenia
			o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych.
58	15/VI	342	Obwieszczenie Ministra Kolei z dnia 7/VI 1926 r. w sprawie listy linij kolei żelaznych, do których stosuje się konwencję międzynarodową o przewozie towarów kolejami żelaznemi.
59	17/VI	344	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 maja 1926 r., zmieniające niektóre postanowienia rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26-go czerwca 1924 r. o ustanowieniu tabeli stanowisk we władzach i urzędach państwowych.
„	„	345	Rozporządzenie Ministra Kolei w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o zmianach i uzupełnieniach taryfy towarowej polskich kolei normalnotorowych.
60	24/VI	347	Zarządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 12 czerwca 1926 r. o wywłaszczeniu gruntów do budowy kolei elektrycznej użytku publicznego z Warszawy przez Grodzisk do Żyrardowa oraz w sprawie zmian zarządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24/VIII 1925 roku o wywłaszczaniu gruntów do budowy kolei elektrycznej Warszawa — Młociny — Łomianki i zarządzenia z dnia 24/VIII 1925 r. o wywłaszczeniu gruntów do budowy kolei elektrycznej z Warszawy przez Grodzisk do Żyrardowa.
60	24/VI	352	Rozporządzenie Ministra Kolei z dnia 12 czerwca 1926 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Dóbr Państwowych o otwarciu prawidłowego ruchu osobowego i bagażowego na normalnotorowej kolei Zgierz—Kutno.

Ruch służbowy w Ministerstwie Kolei:

Mianowania:

Minister Kolei powierzył stanowisko:

Naczelnika Wydziału Rozchodów w Dep. Finansowym:

Rozporządzeniem z dnia 28 maja 1926 r.

Świergockiemu Leopoldowi, Naczelnikowi Wydziału M. K., zwalniając go równocześnie ze stanowiska Naczelnika Wydziału Budżetowego w tymże Departamencie.

Minister Kolei powierzył czasowo sprawowanie obowiązków Naczelnika Wydziału Budżetowego w Departamencie Finansowym:

Rozporządzeniem z dnia 28 maja 1926 r.

Uhniatowi Franciszkowi — Radcy Ministerjalnemu Ministerstwa Skarbu.
№ T. 406/26.

Przeniesienia ze względów służbowych.

Minister Kolei przeniósł do stałej służby w Ministerstwie Kolei:

Rozporządzeniem z dnia 29 maja 1926 r.

Inż. Ciechanowieckiego Aleksego, st. referendarza Dyrekcji K. P. w Gdańsku— w charakterze st. referendarza P. K. P. z dotychczasowem uposażeniem VI grupy przy równoczesnem powierzeniu pełnienia obowiązków Inspektora Ministerjalnego w Głównej Inspekcji Kolejowej.

Wójcika Stanisława, st. referendarza Dyrekcji K. P. w Krakowie—w charakterze st. referendarza P. K. P. z dotychczasowem uposażeniem VI grupy przy równoczesnem powierzeniu pełnienia obowiązków Inspektora Ministerjalnego w Głównej Inspekcji Kolejowej.
№ T. 410/26.

Minister Kolei przeniósł do służby w Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie:

Rozporządzeniem z dnia 10 czerwca 1926 r.

Migurskiego Jana, adjunkta P. K. P. — w charakterze adjunkta P. K. P. z dotychczasowem uposażeniem IX grupy.
№ Pr. 2789/26.

Zwolnienia ze służby.

Minister Kolei zwolnił ze służby państwowej na zasadzie art. 116, ustawy o państwowej służbie cywilnej:

Rozporządzeniem z dnia 10 czerwca 1926 r.

Krygiera Zbigniewa — Inspektora Ministerjalnego Głównej Inspekcji Kolejowej.
№ Pr. 2785/26.

Rozporządzeniem z dnia 21 czerwca 1926 r.

Inż. Andrzejowskiego Stanisława — Inspektora Ministerjalnego Głównej Inspekcji Kolejowej.
№ T. 410/26.

Zmarł:

Inż. Mierzejewski Aleksander — st. referent Ministerstwa Kolei — dnia 5 czerwca 1926 r.

Ruch służbowy w Dyrekcjach P. K. P.

Mianowanie.

Pfau Zygmunt, Radca K. P. i Kierownik Działu, Naczelnikiem Wydziału Kontroli Dochodów w Dyrekcji K. P. we Lwowie.
№ I. 1378/1/26.

Swaton Zygmunt, Naczelnik Wydziału Prawnego Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, Wiceprezesem tej Dyrekcji.
№ I. 10870/1/26.

Drozdowski Ludwik, starszy referendarz K. P. Kierownikiem Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Eksploatacyjnym D. K. P. w Wilnie.
№ I. 8747/1-D/26

Inż. Gajczak Tadeusz, starszy referendarz K. P., Kierownikiem Działu Technicznego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie z dotychczasowem uposażeniem.
№ I. 8426/1/26.

Inż. Dijakiewicz Albert, Naczelnik Oddziału Drogowego w Grudziądzu— Kierownikiem Działu Pasażerskiego i Technicznego w Wydziale Eksploatacyjnym D. K. P. w Gdańsku, przy równoczesnem zwolnieniu z dotychczasowego stanowiska.
№ 1. 7456/1-c/26.

Inż. Biszewski Edmund, Naczelnik Warsztatów Głównych w Skarżysku Dyrekcji Kolei Państwowych Radom, Naczelnikiem Warsztatów Głównych we Lwowie, Dyrekcji Kolei Państwowych Lwów.

Przeniesienie.

Inż. Butkiewicz Michał, Naczelnik Wydziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu — na takież stanowisko w Dyrekcji K. P. w Warszawie.
№ I. 8069.1.26.

Przeniesienia w stan spoczynku:

Krzyszkowski Józef Wacław, starszy referendarz i kontroler wydziałowy Dyrekcji Kolei Państwowych Kraków, z dniem 1 sierpnia 1926 r.
№ I. 8065/26

Dr. Younga Jerzy, Wiceprezez Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie z dniem 1 lipca 1926 r., na własną prośbę, przy wyrażeniu mu pełnego uznania za gorliwą i wybitną działalność służbową.
№ I. 8468/26.

Powierzenie kierownictwa.

Linowskiemu Stanisławowi, zastępcy Naczelnika Wydziału Osobowègo Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie — kierownictwo Wydziałem Kontroli Dochodów, Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
№ I. 6292/1-F/26.

Powierzenie kierownictwa działu.

Urbanowskiemu Ernestowi, referendarzowi Kolei Państwowych, powierzono Kierownictwo Działu Zabezpieczeń i Humanitarnego w Wydziale Osobowym Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

№ I. 2256/26.

Powierzenie kierownictwa.

Inż. Landsbergowi Aleksandrowi, zastępcy Naczelnika Wydziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — Kierownictwo takiegoż Wydziału Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

№ I. 8 69/1-J/26.

KONKURSY:

na posadę Kierownika Działu Towarowego w Wydziale Kontroli Dochodów Dyrekcji K. P. we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: studja co najmniej średnie, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin składania podań do dnia 20 sierpnia 1926 r.

№ I. 1378/1/26.

na stanowisko lekarza sanitarngo w Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja na wydziale lekarskim z dyplomem uznanym wzgl. zatwierdzonym w Polsce, VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w służbie administracyjnej lekarsko-sanitarnej.

Termin wnoszenia podań do dnia 20 sierpnia 1926 r.

№ I. 6045/1-C/26.

na stanowisko Naczelnika Oddziału Drogowego w Grudziądzu.

Warunki: ukończone studja politechniczne, dłuższa praktyka w służbie drogowej, VI lub VII grupa uposażenia.

Termin wnoszenia podań do dnia 20 sierpnia 1926 r.

№ I. 10806/1-C/26.

na stanowisko Kierownika Działu Ogólno-gospodarczego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), VI lub VII grupa uposażenia, dłuższa praktyka w służbie warsztatowej i parowozowej.

Termin składania podań do 20 sierpnia 1926 r.

№ I. 7759/26.

na stanowisko Kierownika Działu ogólnego w Kontroli Dochodów Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki: VI lub VII grupa uposażenia, studja wyższe (wyjątkowo średnie), dłuższa praktyka w służbie kontroli dochodów.

Termin wnoszenia podań do 20 sierpnia 1926 r.

№ I. 10871/1-C/26.

Drukarnia Państwowa. № 33096. 17.VII 26. 2000.